

## 二十年 高铁追梦

### 铁路迎来“高速时代” 城铁“公交化”催生“钟摆族”



从上世纪90年代初开始，我国铁路建设者筚路蓝缕，艰苦奋斗，如今我国已成为世界上高铁发展速度最快、运营里程最长、在建规模最大的国家。

2004年，国务院批复了《中长期铁路网》，提出了为满足快速增长的旅客运输需求，建立省会城市及大中城市间快速客运通道，规划“四纵四横”铁路快速客运通道以及三个城际快速客运系统。客车速度目标值达到每小时200公里以上，主要繁忙干线实现客货分线，目前我国已建设客运专线1.2万公里以上。

2008年8月1日，我国第一条时速350公里的京津城际铁路开通运营，使北京和天津这两个人口超过千万的大城市间形成半小时交通圈，实现了同城化，同时也打开了中国铁路迈向“高速时代”的大门。

广深城际铁路，是我国第一条实现完全“公交化”且时速为200公里的城际快线。这条147公里的铁路，串起了珠三角的4座城市——广州、东莞、深圳和香港。从广州火车站上车，52分钟后就可到达深圳。每天，大约有7万—10万人往返于广深城际铁路上。广深城际动车组的公交化，在珠三角的主要城市群中形成了“1小时都市经济圈”。

调查显示，广深城际列车已经成为广深港之间旅客出行的首选交通工具。由于高速公路不可预测的堵车、安全系数等因素，搭乘城际列车更让人安心。许多香港人开始到东莞、樟木头等地置业，一些人甚至成了住在樟木头、上班在香港的“钟摆”一族。

## 各国城铁掠影



### 日本“新干线”——

日本新干线于1964年10月1日开始运营，是全世界第一条载客运营高速铁路系统。日本的新干线技术成熟，运行稳定，安全性较高，但也有一个缺陷就是票价高，有些时候票价还高于民航机票价格。所以，在日本到底是坐新干线还是飞机，基本都是看个人喜好。



### 法国高铁——

法国目前的高铁线路总里程为1800公里，商业运营的高铁列车平均时速大约在260公里左右。

对于票价来说，买票时间的早晚是影响车票价格的唯一因素，越早买票价格越便宜。与普通列车相比，法国的高铁列车票价要贵很多，但法国国营铁路公司针对不同人群推出不同的优惠，比如针对26岁以下青年人的“青年卡”和针对60岁以上老年人的“老年卡”，持有这些卡的人在购票时可享受不同程度的折扣。



### 德国高铁——

德国高速铁路正式名称是“城际高速铁路”或“城际特别快车”。顾名思义，它是连接城市，解决人力、货物运输的交通工具。德国铁路公司声称，自1991年投入运营以来，高速铁路的运营里程已经相当于从地球到太阳往返了3次。

德国政府决心在高速公路和机场十分发达的情况下，仍花巨资大力兴建高速铁路。有两个重要原因：一是节能；二是环保。据德国联邦铁路公司计算，德国第三代高速列车在载客率为50%的情况下，每人每百公里消耗的能源不到2公升。

资料整理：郝雪莹

城铁，来了。

打通30条隧道，架起185座桥梁，奋战近1500个日夜……青荣城际，一条连接胶东半岛城市群的城际铁路终于通车。对于很多人而言，这一刻，梦想成真。

城铁时代，随之而来。在宏大叙事中，青荣城际的建成真正实现了半岛“三市一城”，也将直接改写胶东地区的“经济版图”。但在细微之处，时空被进一步压缩，感叹“从未如此亲密”的同时，却也需要人们带着那份好奇心，亲自去体验、去感受城铁带来的变化。

城漂族、老铁路人、医生……让我们静下心来，与他们一一对话。从他们的诉说中，体味从“难进难出”到“半岛同城”的喜悦，发现一路通途带来的生活之变。



### “三纵三横”快速铁路网规划图

4月28日，国家发改委正式批复《环渤海地区山东省城际轨道交通网规划(调整)》，这标志着我省拉开了“三纵三横”快速铁路网建设的序幕。近期我省将建设12条城际铁路。未来，全省17市将迈进3小时交通圈。

□ 本报记者 戚加绚

“从威海坐火车到济南，原来的‘绿皮车’颠簸9小时，现在‘高铁’只要4小时。看来胶东半岛终于可以摘下‘难进难出’的帽子了。”家住威海的沈栋说。

今年12月28日，青荣城际高速铁路正式亮相，终于打破了多年来制约人们进出胶东半岛的“瓶颈”，迎来了胶东半岛交通发展史上又一里程碑。

### 曾经的“绿皮车”时代

胶东半岛的铁路梦，可追溯到晚清时期，不过真的让胶东半岛戴上“难进难出”帽子的却是最近的30年。当然，这还要从当时雄霸胶东的“绿皮车”说起。

“绿皮车”多为20世纪90年代之前制造，曾是中国铁路客车的标准涂装，典型的有22型客车、22B型客车、23型客车、25B型客车等。这些列车外表通常为绿色底色和黄色色带的涂装，所以被俗称为“绿皮车”。它保温性能差，冬冷夏热；靠电风扇降温，烧锅炉喝水，车厢内灰尘多。

烟台芝罘区教师进修学校的矫胜先老家在莱州，1988年考上新疆伊宁市伊犁师范学院。大一暑假，很想念家人的他作了一个后来每每想起都会“悔青肠子”的决定——回家。从伊宁晃了两天才到乌鲁木齐的矫胜先幸运地在排了3个小时的队之后，买到了一张硬座票，这让他“高兴得发狂”。

由于车速慢，火车一天一夜也没跑出新疆世界。矫胜先说：“我出发时带的三个馒头就吃光了，车上人太多，乘务员根本无法送水送饭，我就只能干忍着。直到火车抵达兰州后才下车买了两个面包吃。”

到郑州转车之后，矫胜先开始了一段“没有座位，没有饭吃，没有水喝”的回家旅程。这次回家，总共用了7个白天6个晚上。在大学4年里，他只回过这一次家。

正是由于“绿皮车”的速度缓慢和班次不足，导致了上个世纪“挤火车”成了每个胶东人外出、回家的必修课，赶上暑运、春运高峰或者是跨省的长途出行，那更是一场“噩梦”。

### 由“绿”变“红”

上世纪90年代初，“绿皮车”的火车头开始升级为内燃机车，小烟囱不见了，但速度依旧很慢，从烟台到济南需要11—12个小时。

“记忆中，济南到烟台的K8292次列车一到夏天就人满为患。”在医院工作的济南市民张健告诉记者，“车厢里气味混杂，为了保持正常呼吸是一定要开着车窗的，而当时电风扇是标配的降温工具，本来功率就不大，一开窗更是没凉气了。”

到上世纪90年代中期，我国铁路部门开始不断加大“绿皮车”的淘汰和改造力度，取而代之的是“红皮车”。“红皮车”普遍为空调客车，装备水平比“绿皮车”好很多，经常用于快速列车、普快列车等旅客列车编组，替代“绿皮车”成为担当中国铁路旅客列车的主力车型之一。“红皮车”的乘坐舒适度高，卫生条件也相对较好。

“有了‘红皮车’，虽然路上时间还是长，但是夏天不用带扇子了。”张健说。

### 白色高铁“一小时”

2014年，胶东半岛建成了我国第一条终点站设在县级市的高铁——青荣城际高速铁路，它不仅是山东省第一条城际高速铁路，同时还填补了威海市国字号铁路和高铁的空白。

青荣城际高速铁路全线以桥梁隧道为主，桥隧比例达62.2%。来自全国各地的建设大军，历经近1500个日夜的艰苦奋战，打通了30条隧道，架起了185座桥梁，其中最长一座隧道——秦山隧道长5505米，工程难度之大可想而知。

“我们家在烟台买了一套海景房，本来只打算一年过去一次避暑的，可现在有了青荣城际高铁，以后想去度个周末都没什么问题了。”济南市民李真说。

从“绿皮车”到高铁，最令人满意的变化就是速度缩短了空间，一个“快旅慢游”的概念在胶东地区风靡。青荣城际“一小时都市圈”的建立，让胶东人民彼此间的出行变得像“串门子”一样简单而轻松。这条促进胶东半岛蓝色经济区发展的“黄金走廊”，必将改写胶东半岛的“经济版图”。

## 「绿红白」勾画出行轨迹演进 胶东半岛从「难进难出」到「半岛同城」

## 大城铁 小故事

### “烟漂”：不再愁回家的路

□ 本报记者 赵丰 隋翔宇

所谓“烟漂”，是模仿“北漂”出现的一种“戏称”。不少在济南的大公司纷纷在烟台开设项目，横跨济烟两地工作的人越来越多。

李军就是“烟漂”大军中的一员。由于家在济南，女儿刚上小学，他和女儿约定，“周末有空就回济南。”

李军一般选择坐周六早晨7点左右的大巴，回到济南家里也要下午1点多了，呆了不到一天，周日就得往烟台赶。时间上的仓促也让人相聚变得匆匆无常。

“青烟威海城际铁路开通后，从烟台到济南动车只需3个多小时。”听到这个消息时，“烟漂”王目远异常兴奋。家在济南的王目远每周都要往返于济南烟台之间。

“虽然飞机飞行时间只有五十分钟，但往返机场占了很大一部分时间，再加上进出机场的时间，也需要4个多小时；开车的话，要5个多小时，会很累，高速路上周末有时会很堵，而且公司给我配的司机是烟台本地人，周末和我回济南也不方便。”王目远对城铁的开通已经有些迫不及待，“选择动车出行，机动性、舒适性会更好一些，这对济南烟台跨地工作生活的人来说确实是福音”。

### 铁路人：难忘通车那一天

□ 本报记者 彭辉 本报通讯员 李鹏

“1996年9月12日，是我终生难忘的日子。那一天，桃威铁路开通……”47岁的“铁路人”王波回忆起那一幕，几度哽咽。

1989年，刚刚大学毕业的王波就来到了威海重点工程办公室，参与了桃威铁路论证、设计等全过程。

“当时论证有两条线路，北线接近于直线，南线则需要绕行乳山和文登两市，距离相差近一半，投资也相差一半。在建设资金异常紧张的情况下，当时的决策者们还是敲定了南线建设方案，从现在来看，当时的抉择是正确的，南线对拉动乳山文登的发展，以及整个威海的区域协调发展，都作出了巨大的贡献。”王波说。

“为了解资金压力，除了银行贷款，市里还发行了5849万元的铁路债券，听说是修建自己的铁路，威海人民踊跃购买，几乎每家每户都购买了债券。可以说，桃威铁路凝聚着每一个威海人的心血。”王波动情回忆。

“青荣城际铁路即将开通，我和同事们全程参与了其中的站改工程。城铁采用的新设备、新技术和新理念，与我们当年已有天壤之别。社会在进步，交通事业在发展，作为一个铁路人，我也觉得分外自豪。”王波说。



## 胶济铁路光影百年



1904年6月1日  
山东第一条铁路——胶济铁路全线竣工通车，全长395.2公里。铁路的开通把山东的经济重心从运河经济区迅速转向了胶东半岛。



1956年1月1日  
烟台地区首条铁路——蓝烟铁路全线通车，全长183公里。蓝烟铁路的建成沟通了铁路、公路、海运，构成了以铁路为主的胶东半岛交通运输网。



1990年12月28日  
胶济铁路复线工程全线开通运营。年货运能力由1800万吨提至3000万吨以上，对山东半岛对外开放，青岛、烟台两港进出口物资运输及晋煤外运均具有重要意义。



2003年12月17日  
胶新铁路开通运营，全长306公里，是世界上第一条里程最长的绿色环保铁路，也是我国东部沿海地区陆海便捷大通道的重要组成部分。



2006年9月8日  
胶济铁路电气化改造工程全面竣工，成为山东省第一条实现电气化的铁路线。



2014年12月28日  
青荣城际铁路正式全线通车，它是山东省内第一条区域性城际高速铁路。全线共设13个车站，是构建半岛城市群间最重要的交通基础设施和最快运输通道。

资料整理：戚加绚 于建勇